

CA20N
DT
1992
R21



Ministry
of
Transportation

Ministère
des
Transports

Revised Bicycle Policy

Ministry of Transportation

May 1992





Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118914316>

ACKNOWLEDGEMENTS

The Ministry of Transportation would like to thank the many participants who contributed to this project. This includes individual members of the public, interest groups and staff from all levels of government, who provided constructive and valuable input that helped to formulate the final technical recommendations, and revised ministry policy.

The ministry was also very fortunate to have on the project team, staff from the Ministry of Natural Resources and the Ministry of Tourism and Recreation.

Lastly, the services and efforts provided by the consulting firm of Marshall, Macklin and Monaghan Limited are greatly acknowledged.



REVISED BICYCLE POLICY

A. INTRODUCTION

Cycling as a means of transportation as well as recreation has been receiving increased attention from many municipalities, individuals and user groups, due to demand, safety, and benefits related to fitness, economics and the environment. Therefore, in 1991 the Ministry of Transportation undertook a review of its bicycle policy to examine the ministry's bicycle activities in the context of broad provincial objectives and to propose new initiatives and/or appropriate modifications to existing programs and policies.

B. BACKGROUND

The previous bicycle policy was last updated in 1981, in view of the energy situation and a petition from municipalities throughout the province. The primary recommendations from the 1981 review were as follows:

- continue to promote bicycle safety and education
- support the bicycle for health and recreational purposes
- paved shoulders should not be provided by the ministry specifically for bicycle usage
- encroachment permits may be issued for bicycle facilities, but only under special circumstances.

In summary, the 1981 policy recognized the bicycle as a recreational vehicle only, not a viable means of transportation, and as such did not provide any major monetary or facility support except for a continued safety emphasis. Since 1981, the ministry has provided some funding to support bicycle planning within municipal transportation studies, route signing on roadways and bike parking at transit stations. The bicycle has also been recognized as a legal vehicle under the Highway Traffic Act for safety and enforcement purposes. Municipalities, however, have the primary responsibility for planning, constructing and maintaining bicycle facilities.

C. PROCESS FOLLOWED

A broad consultation process was followed which to a large extent, determined many of the issues, options and final product of this study. The process included the general public, municipalities, a number of provincial ministries, as well as organizations and individuals representing diverse interests such as pro cyclist groups, automobile associations, taxi groups, bus and trucking organizations. International sources were also contacted, particularly in Europe and the United States, for information and their experience with bicycle initiatives.

The project team, composed of staff from the Ministry of Transportation, Ministry of Natural Resources and Ministry of Tourism and Recreation and assisted by the consultant administered the day to day requirements of the project and reported to a ministry steering group.

Much of the initial correspondence received by the study team originated from an advertisement placed in newspapers throughout the province, which asked for comments at an early stage in the study. In order to help determine the issues and degree of interest in bicycling at the community level, a municipal questionnaire was sent to 232 municipalities across the province. By September 1991, 146 completed questionnaires were returned for a response rate of 63 per cent.

Public open houses were held at London, Ottawa, Sudbury, Thunder Bay, and Toronto during June and July, 1991. An information sheet was made available at the open houses and other public event opportunities for participants to formally indicate their views. Also, special meetings were held at a number of additional locations and events at the request of interest groups or municipalities.

D. KEY ISSUES

The following provides a summary of the key issues and related findings which were derived from background research and public input through correspondence, telephone calls, public meetings, consultation with interest groups and other provincial ministries, as well as municipal questionnaires.

Demand

- increasing across the province with a focus on urban areas and tourist corridors
- more people would use bicycles if additional and safer facilities were available
- 99 per cent of respondents to 450 information sheets indicated that the bicycle should be recognized as a legitimate mode of transportation, while 60 per cent cycle for transportation purposes such as to work, school or shopping (ie utilitarian trips)

Safety

- concerns over safety cited as a major issue
- areas of concern include collisions on municipal roads, intersections, conspicuity, and low use of helmets

Costs for Implementation/Funding Policy

- concerns expressed about the lack of funding support in Ontario for bicycle facilities such as paved shoulders and bicycle paths, and over possible high cost for accommodating these items in areas such as bridge crossings

Congestion

- bicycles can help reduce congestion by reducing automobile use and through improved links to transit (eg bike racks at stations)
- traffic may be slowed by bicycles, without proper pavement widening or design features

Energy/Environment

- cycling is the most energy efficient form of transportation
- environmental concerns which can be mitigated by bike use include, greenhouse effect, photochemical smog, ozone depletion, acid rain, air pollution and noise

Enforcement

- enforcement can influence road behaviour and frequency of accidents
- concern over perceived lack of enforcement

Legislation/Regulation

- laws establish important elements such as definitions, operating procedures, equipment and general restriction which are crucial to bicycle safety and usage restrictions

Public Transportation

- bike and ride programs that integrate bicycles with transit systems can widen transit catchment areas leading to increased transit ridership and reduced auto congestion

Registration/Licensing

- the benefits of a Provincial registration/licensing requirement for bicyclists (ie increased road user knowledge, enforcement and theft control) may instead be obtained through better education, support for safe, secure parking and encouragement of existing municipal registration services

Tourism/Economics

- bicycles support the provincial economy through manufacturing, retail and tourism components
- bicycles offer public expenditures savings in comparison to automobile infrastructure requirements
- on a personal economic level, bicycles present an inexpensive means of transportation

Education

- road user education and training is a key component of any safety program
- 70 per cent of the respondents from a municipal questionnaire expressed an interest in more educational initiatives for safety purposes

Health

- biking enhances fitness and increases wellness, which may reduce health care costs

Promotion/Integration/Coordination

- transportation decisions are influenced to a high degree by the level of government support
- an Ontario municipal questionnaire indicated that 25 per cent of the respondents have specific bicycle policies with another 14 per cent planning some form of future considerations.

Planning and Design Guidelines

- although there is a variety of existing design guidelines (Canadian Institute of Planners, Transportation Association of Canada, American Association of State Highway and Transportation Officials) a uniform planning and design guideline is needed for Ontario, to establish consistency and help ensure safe engineering practices which consider pedestrians and people with disabilities

Insurance

- it is important to communicate to cyclists the need and availability of insurance

Pedestrians

- bicycling and walking both provide significant short distance travel options, however bicycle/pedestrian conflicts can occur due to differences in speed and mobility

Land Use

- the bicycle is an extremely efficient form of transportation for short journeys which can support high density urban areas, and offers a recreation activity in tourist corridors and "greenways"

E. EVALUATION

The evaluation approach focused on assessing policy options or solutions for each issue identified. Three basic policy directions were evaluated:

Existing Policy	focus on bicycle safety activities with minimal support for facilities due to a recreational vehicle status
Pro-active incremental	facilitates support for the bicycle as a mode of transportation focused on urban areas and tourist corridors in a cooperative, partnership manner
Pro-active substantive	major policy changes including mandatory provincial licence, registration, and an extensive bicycle network

Descriptive information was provided on activities in each policy alternative for costs, advantages and disadvantages. In general, it was concluded that the majority of initiatives favoured a pro-active incremental approach which supports bicycle transportation and provides the following benefits:

- offers provincial leadership, in terms of support and facilitation
- responds to increasing demand and public expectations for change
- provides a continuing emphasis on safety and education
- encourages the development of a transportation system which allows for broader modal choice, balance and social equity
- complements environmental and energy goals
- supports quality of life, health and fitness values
- is economically supportive in terms of the bicycle industry and tourism, as well as individual savings

F. REVISED POLICY

The ministry will facilitate support for cycling as a safe, environmentally friendly mode of transportation, thereby contributing toward a wider choice of mobility, with an initial focus on urban areas and tourist corridors.

The following are essential components of this comprehensive strategy, which is designed to break down inherent barriers to cycling. Effective implementation will require close cooperation and partnerships with municipalities, interest groups and the public, and is dependent on the availability of resources.

1. Recognition

The fundamental change adopted by the Ministry of Transportation is: **Acceptance of the bicycle as an alternative mode of transportation.** This recognition is province wide, and represents the cornerstone which supports all other policy changes. This change will allow the ministry to recognize the bicycle in terms of contributing toward a wider choice of mobility rather than being a vehicle primarily for recreation purposes.

2. Integration

The Ministry of Transportation will take a leadership role to help support and facilitate the integration of the bicycle as a mobility option in the overall transportation system. Measures will be undertaken to help integrate bicycle considerations into land use and all transportation related activities which include planning, design, construction, operations and maintenance.

This will include the development of planning and design guidelines for bicycle facilities, encouraging municipalities to undertake comprehensive bicycle plans, and undertaking initiatives to integrate the bicycle with public transit systems.

The Ministry of Transportation, in conjunction with other ministries including the Ministry of Tourism and Recreation and the Ministry of Natural Resources, will work with municipalities and interest groups to develop bicycle projects within tourist corridors. These cycling routes are intended to support and encourage the recreation and tourism potential in Ontario.

The Ministry of Transportation, in consultation with other affected ministries, municipalities and the private sector, will promote "bicycle friendly" land use planning through such areas as the overall planning process, and workplace greening strategies (eg bike racks at workplaces)

The needs of pedestrians, including people with disabilities, must be considered for reasons of safety and accessibility.

3. Coordination

The Ministry of Transportation will ensure that bicycle concerns both within the ministry and for external liaison purposes are integrated and coordinated. This will help support the development of an internal network of expertise and ensure that all areas of the ministry become aware of bicycle considerations.

4. Funding

The Ontario government, in partnership with municipalities, interest groups and the private sector has a role in financially supporting safe conditions for cyclists.

The Ministry of Transportation will continue to offer funding support in the areas of bicycle safety, education and promotion. Funding will be extended so that bicycle facilities will be eligible for ministry funds within all existing programs at current cost sharing arrangements.

For the municipal transportation program, eligible items will include wider curb lanes, widened or paved roadway shoulders, bicycle lanes, bicycle paths and bicycle parking. Funding to municipalities will also cover things such as needs studies and surveys, planning, design, construction and maintenance.

Conditions for funding approval will require that a bicycle study be completed and a plan in place which demonstrates bicycle needs, network connectivity and a prioritized approach toward implementation. Bicycle facilities must be located within or directly adjacent to the property limits of transit systems and roadways. The ministry will support off-road facilities only when it can be demonstrated that the majority of trips would be for utilitarian purposes.

Until such time that community bicycle network plans are established and a uniform planning and design guideline is approved by the ministry, funding will be allocated on a project by project basis. In this interim period, existing planning and design guidelines previously identified under issues can be used as a reference.

5. Safety

The Ontario government has a continuing role to play in improving the safety of cycling, in cooperation and with the support of municipalities and interest groups throughout the province. The related areas of education and training are primarily implemented by municipal interest groups and the private sector who have well established, local community networks, with the province providing relevant information and educational materials. Safety remains a ministry priority, and education and training are an important means of ensuring safety through better road user knowledge and cycling skills.

As part of an overall safety strategy, the ministry will seek opportunities for partnerships to undertake a number of initiatives to improve bicycle safety and education. These include increasing the use of bicycle safety equipment (including support for the intent of Bill 124 which proposes to mandate bicycle helmets), enhancing safe cycling information and its wide distribution, coordinating a province wide safe cycling awareness campaign, developing a better bicycle collision data base, encouraging bicycle education as a life skill in the school system, and enhancing the enforcement of bicycle legislation.

6. Promotion of Benefits

Bicycling is an activity which can be promoted in terms of its many benefits related to areas such as transportation, economics, environment, energy, health and quality of life.

For example, cycling is an efficient and environmentally friendly mode of transportation which helps reduce many of the environmental problems related to transportation. Provincial efforts in this area will include public education and marketing to promote the environmental benefits of cycling.

The Ministry of Transportation will support the bicycle industry and related tourist activities in Ontario through the implementation and funding of bicycle facilities and promotion of the personal economic benefits of cycling.

Well-being and the quality of life are the responsibility of all individuals, governments, interest groups and the private sector. The Ministry of Transportation, in consultation with the Ministry of Health, the Ministry of Tourism and Recreation and private sector groups, will recognize, promote and support the bicycle as a contributor to a more healthy and fit community.

G. IMPLEMENTATION AND MONITORING

For any of the policy components to be effective, they not only have to be adopted but also implemented. In order for that to occur, it will be necessary for partnership efforts to be formed with all affected parties. The Ministry of Transportation will immediately formulate an implementation plan which identifies approved initiatives and includes an outline of project management responsibilities, participants and timing. This plan and specific project implementation will be influenced by the overall availability of funds, resources and transportation priorities.

The ministry will also take measures to establish a yearly monitoring program with a formal five year review, to evaluate progress and incorporate any necessary modifications.

As part of the monitoring efforts towards future improvements of this revised bicycle policy, the ministry welcomes any comments or suggestions and requests that they be forwarded to:

David Hunt, Senior Planner
Provincial Planning Office
Ministry of Transportation
1201 Wilson Avenue, 3rd Floor, West Tower
Downsview, Ontario
M3M 1J8

Tel. (416) 235-4174 Fax (416) 235-5224

More detailed information and a copy of the technical report can be obtained by contacting the ministry.

G. MISE EN OEUVRE ET EVALUATION

10

Pour que les éléments de la politique soient efficaces, ils doivent non seulement être adoptés, mais également mis en oeuvre. À cette fin, il faudra former des partenariats avec toutes les parties concernées. Le ministère des Transports formulera immédiatement un plan de mise en oeuvre qui identifiera les activités approuvées et décrira comment se répartiront les responsabilités de gestion, qui seront les participants et quel sera l'échéancier. Ce plan et la mise en oeuvre du projet dépendront de la disponibilité des fonds, des ressources et des priorités en matière de transport.

Le ministère prendra également des mesures en vue de mettre en oeuvre un programme d'évaluation annuelle, ainsi qu'une révision quinquennale qui permettra d'évaluer la situation et d'apporter les changements nécessaires.

Dans le cadre des activités d'évaluation visant à améliorer cette politique révisée sur le cyclisme, le ministère tiendra compte des commentaires et des suggestions envoyés à :

David Hunt, planificateur principal
Ministère des Transports
Bureau provincial de la planification
1201, avenue Wilson, 3^e étage, tour ouest
Downsview (Ontario)
M3M 1J8

Tél. : (416) 235-4174
Télec. : (416) 235-5224

Pour obtenir de plus amples renseignements et un exemplaire du document technique (version anglaise uniquement), adressez-vous au ministère.

L'éducation et la formation sont deux véhicules importants permettant d'assurer la sécurité en informant mieux les usagers de la route et en améliorant les compétences des cyclistes.

Dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité, le ministère cherchera à former des partenaires pour mettre en place diverses activités permettant d'accroître la sécurité à bicyclette et l'éducation. On encouragera, entre autres, une plus grande utilisation de l'équipement de sécurité (y compris l'appui au projet de loi 124 qui propose de rendre obligatoire le port du casque de sécurité), l'amélioration et la diffusion plus vaste de renseignements sur la sécurité à bicyclette, la coordination d'une campagne de sensibilisation à la sécurité à bicyclette dans toute la province, la mise en place d'une meilleure base de données sur les accidents impliquant des cyclistes, la promotion de l'éducation des cyclistes à l'école et une meilleure application des lois régissant le cyclisme.

6. Promotion des avantages

Le cyclisme est une activité que l'on peut promouvoir en raison des nombreux avantages qu'il offre pour les transports, l'économie, l'environnement, l'énergie, la santé et la qualité de vie. Par exemple, la bicyclette est un moyen de transport efficace et écologique qui contribue à la diminution de nombreux problèmes environnementaux liés aux transports. À cet effet, le gouvernement proposera des activités éducatives et promotionnelles afin de mieux faire connaître les avantages environnementaux du cyclisme.

Le ministère des Transports appuiera l'industrie du cyclisme et les activités touristiques connexes en Ontario grâce à l'aménagement et au financement d'installations cyclables et à la promotion des avantages économiques que présente le cyclisme pour chaque usager.

Le bien-être et la qualité de vie sont la responsabilité de tous les particuliers, des gouvernements, des groupes d'intérêt et du secteur privé. Le ministère des Transports, le ministère de la Santé, le ministère du Tourisme et des Loisirs et certains groupes du secteur privé se chargeront de reconnaître, de promouvoir et d'appuyer la contribution du cyclisme à une communauté plus saine.

3. Coordination

Le ministère des Transports établira un processus de coordination pour s'assurer que le ministère et les organismes externes tiennent compte des préoccupations des cyclistes. Cette approche favorisera la mise en place d'un réseau interne d'experts et permettra à l'ensemble du ministère de se familiariser avec cette question.

4. Financement

Le gouvernement de l'Ontario, de concert avec les municipalités, les groupes d'intérêt et le secteur privé, a un rôle à jouer dans le financement des activités touchant la sécurité des cyclistes.

Le ministère des Transports continuera de financer les programmes de sécurité, d'éducation et de promotion en matière de cyclisme. Il élargira la portée de son aide financière aux installations cyclables dans tous ses programmes, selon les dispositions actuelles de partage des coûts. À l'échelle municipale, les travaux d'élargissement de la chaussée, d'élargissement ou de pavage des accotements, d'aménagement de voies et de pistes cyclables, ainsi que d'autres de stationnement pour les bicyclettes pourront également être financés. L'aide financière accordée aux municipalités couvrira également les études et les enquêtes sur les besoins, la planification, la conception, la construction et l'entretien.

Pour qu'une aide financière soit accordée, il faudra avoir effectué une étude sur le cyclisme et élaboré un plan attestant des besoins, de l'intégration au réseau et de l'établissement de priorités permettant de réaliser le projet. Les installations cyclables doivent être situées à l'intérieur ou à proximité immédiate des limites des réseaux de transport en commun et des routes. Le ministère n'appuiera l'aménagement d'installations à l'écart des routes que s'il est prouvé que la plupart des déplacements se ferait à des fins utilitaires.

En attendant que les projets de réseaux de cyclisme communautaires soient élaborés et que les directives de planification et de conception soient approuvées par le ministère, les projets seront financés de façon individuelle. Entre-temps, les directives actuelles de planification et de conception, dont il est question dans la section «Principales préoccupations», pourront servir de référence.

5. Sécurité

Le gouvernement de l'Ontario, en collaboration avec les municipalités et les groupes d'intérêt, doit continuer à promouvoir l'amélioration de la sécurité des cyclistes. L'éducation et la formation relèvent principalement des groupes d'intérêt municipaux et du secteur privé qui disposent de réseaux communautaires locaux bien établis et à qui la province procure les renseignements et le matériel éducatif nécessaires. La sécurité demeure une priorité du ministère.

Le ministère appuiera la bicyclette comme moyen de transport sûr et écologique, contribuant ainsi à offrir un plus grand choix de modes de transport, axé d'abord sur les zones urbaines et les corridors touristiques.

Voici les éléments essentiels de cette stratégie détaillée qui vise à éliminer les obstacles inhérents au cyclisme. La mise en oeuvre efficace de cette politique nécessitera la collaboration étroite des municipalités, des groupes d'intérêt et du public et dépendra de la disponibilité des ressources.

1. Reconnaissance

La modification fondamentale adoptée par le ministère des Transports est la suivante : **acceptation de la bicyclette comme moyen de transport.** Cette reconnaissance se fait à l'échelle de la province et est à la base de toutes les autres modifications. Cette modification permettra au ministère de reconnaître la bicyclette comme moyen de transport et non seulement comme véhicule récréatif.

2. Intégration

Le ministère des Transports jouera un rôle de premier plan dans l'intégration de la bicyclette à l'ensemble du réseau de transport. On prendra des mesures pour inclure la bicyclette dans toutes les activités liées à l'aménagement du territoire et au transport, y compris la planification, la conception, la construction, les opérations et l'entretien.

On formulera des directives de planification et de conception des installations cyclables, on encouragera les municipalités à élaborer des plans détaillés sur le cyclisme et on mettra en place des activités qui permettront d'intégrer la bicyclette au réseau des transports en commun.

Le ministère des Transports, de concert avec d'autres ministères, dont le ministère du Tourisme et des Loisirs et le ministère des Richesses naturelles, collaborera avec les municipalités et les groupes d'intérêt à la mise en oeuvre de projets cyclistes dans les corridors touristiques. Les pistes cyclables seront aménagées pour encourager le tourisme et les loisirs en Ontario.

Le ministère des Transports, en collaboration avec les autres ministères concernés, les municipalités et le secteur privé, fera la promotion de l'aménagement du territoire favorisant le cyclisme grâce au processus de planification général et à des stratégies d'écologisation du milieu de travail (p. ex. aménager des espaces de stationnement).

On doit tenir compte des besoins des piétons, y compris les personnes handicapées, dans les activités touchant la sécurité et l'accessibilité.

E. ÉVALUATION

L'évaluation visait surtout à étudier les choix de politiques ou les solutions pour chaque problème identifié. On a évalué trois grandes orientations :

Politique actuelle
met l'accent sur la sécurité à bicyclette et non sur les installations, car la bicyclette est considérée comme un véhicule récréatif.

Politique proactive élargie
appuie l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport, en se concentrant sur les zones urbaines et les corridors touristiques, en encourageant la collaboration.

Politique proactive exhaustive
changements importants à la politique, y compris le permis et l'immatriculation obligatoires, et l'aménagement d'un vaste réseau cyclable.

On a fourni des renseignements descriptifs sur les coûts, les avantages et les inconvénients que comportaient les activités de chaque projet de politique. De façon générale, on a conclu que la plupart des activités favorisaient l'approche proactive élargie, qui encourage le cyclisme et offre les avantages suivants :

- leadership de la province en ce qui concerne l'appui et la facilitation;
- répond à la demande croissante et aux attentes de la population en ce qui concerne les changements;
- continue de mettre l'accent sur la sécurité et l'éducation;
- favorise l'aménagement d'un réseau de transport qui offre un plus grand choix de modes, un meilleur équilibre et une plus grande équité sociale;
- va dans le sens des objectifs sur l'environnement et l'énergie;
- favorise la qualité de la vie, la santé et la condition physique;
- soutient l'économie par le biais de l'industrie du cyclisme et du tourisme et permet aux intéressés de réaliser des économies.

- il est important d'informer les cyclistes sur la nécessité de s'assurer.

Piétons

- le cyclisme et la marche sont des moyens de transport avantageux sur de courtes distances, mais il peut y avoir conflit entre les piétons et les cyclistes en raison des différences de vitesse et de mobilité.

Aménagement du territoire

- la bicyclette est un moyen de transport très efficace pour de courts trajets, elle peut être utilisée dans des zones urbaines à forte densité et offre des possibilités de loisirs dans les corridors touristiques, les parcs et les sentiers naturels.

de la route, l'application plus stricte des lois et une meilleure prévention des vols) peuvent être obtenus grâce à une meilleure éducation, à l'aménagement de stationnements sûrs et à l'utilisation des services d'immatriculation municipaux.

Tourisme/économie

- la bicyclette soutient l'économie de la province puisqu'elle encourage les fabricants de bicyclettes, le commerce de détail et le tourisme;
- elle est plus économique que l'automobile sur le plan des infrastructures routières payées par les deniers publics;
- elle est un moyen de transport peu coûteux.

Éducation

- l'éducation et la formation des usagers de la route est un élément clé de tout programme de sécurité;
- 70 pour 100 des municipalités qui ont répondu au questionnaire se sont montrées intéressées à la mise en place d'un plus grand nombre d'activités éducatives sur la sécurité.

Santé

- la bicyclette améliore la condition physique et le bien-être, ce qui peut réduire les dépenses en soins de santé.

Promotion/intégration/coordination

- les décisions touchant les transports sont largement influencées par l'appui offert par le gouvernement;
- 25 pour 100 des municipalités qui ont répondu au questionnaire indiquent qu'elles ont adopté des politiques sur le cyclisme et 14 pour 100 indiquent qu'elles envisagent de procéder à une étude sous une forme ou une autre.

Lignes directrices en matière de planification et de conception

- bien qu'il existe une grande variété de lignes directrices en matière de conception (Institut canadien des urbanistes, Association des transports du Canada, American Association of State Highway and Transportation Officials), l'Ontario doit se doter de lignes directrices uniformes en matière de planification et de conception pour assurer la mise en oeuvre de techniques d'ingénierie sûres qui tiennent compte des piétons et des personnes handicapées.

Coût de la mise en oeuvre/du financement de la politique

- on se préoccupe du manque d'aide financière pour les installations cyclables en Ontario, telles que les accotements pavés et les pistes cyclables, et du coût élevé lié à l'aménagement de ces installations, par exemple aux endroits où il y a des ponts.

Embouteillages

- on pourrait réduire les embouteillages en incitant les automobilistes à délaisser leur voiture et en améliorant les liens avec les transports en commun (p. ex. aménager des places de stationnement pour les bicyclettes dans les stations);
- la circulation risque d'être ralentie par les bicyclettes si on n'élargit pas la chaussée ou si on n'aménage pas d'installations adéquates.

Energie/environnement

- la bicyclette est le moyen de transport qui offre le meilleur rendement énergétique;
- les préoccupations environnementales suivantes, entre autres, peuvent être atténuées par l'utilisation de la bicyclette : l'effet de serre, le smog photochimique, l'appauvrissement de l'ozone, les pluies acides, la pollution de l'air et le bruit.

Application des lois

- l'application des lois peut modifier le comportement sur la route, ainsi que la fréquence des accidents;
- préoccupations concernant l'application trop laxiste des lois.

Lois/règlements

- les lois établissent des éléments importants, tels que les définitions, les règles de conduite, les restrictions d'ordre général et celles touchant l'équipement, qui sont très importantes pour la sécurité des cyclistes, ainsi que les restrictions en matière d'utilisation des bicyclettes.

Transports en commun

- les programmes d'intégration du cyclisme aux services de transport en commun peuvent élargir la clientèle des services de transport en commun d'où une augmentation du nombre de passagers et une diminution des embouteillages sur les routes.

Immatri-culation/délivrance de permis

- les avantages que pourrait offrir un programme provincial d'immatri-culation et de délivrance de permis pour les cyclistes (p. ex. une meilleure connaissance des règlements

internationales, notamment en Europe et aux États-Unis, qui nous ont fait part de leur expérience en matière de cyclisme.

L'équipe chargée du projet, formée d'employés et d'employées des ministères des Transports, des Richesses naturelles et du Tourisme et des Loisirs, aidés de la société d'experts-conseils, s'est occupée de l'administration quotidienne du projet et a rendu compte de ses activités à un comité directeur du ministère.

L'équipe a reçu de nombreux commentaires en réponse à une annonce placée dans des journaux de toute la province au début de l'étude. Afin de faciliter l'identification des préoccupations et de l'intérêt suscités par le cyclisme à l'échelle communautaire, nous avons envoyé un questionnaire à 232 municipalités de la province. En septembre 1991, 146 questionnaires remplis nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse de 63 pour 100.

En juin et juillet 1991, nous avons tenu des séances d'information à London, Ottawa, Sudbury, Thunder Bay et Toronto. Des feuilles de renseignements ont été distribuées lors de ces séances et dans le cadre d'autres activités publiques pendant lesquelles les participants et participantes ont pu faire connaître leur opinion. De plus, des assemblées spéciales ont été organisées ailleurs à la demande de groupes d'intérêt ou de municipalités.

D. PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS

Voici un résumé des principales préoccupations exprimées et des conclusions tirées de l'étude préliminaire et des renseignements obtenus par courrier, par téléphone, lors des assemblées publiques, des consultations avec les groupes d'intérêt et les autres ministères provinciaux, et grâce aux questionnaires envoyés aux municipalités.

Demande

- plus forte dans toute la province, surtout dans les zones urbaines et les corridors touristiques;
- un plus grand nombre de personnes utiliserait la bicyclette si on aménageait d'autres installations plus sûres;
- 99 pour 100 des personnes qui ont rempli les 450 feuilles de renseignements ont indiqué que la bicyclette devrait être considérée comme un véritable moyen de transport et 60 pour 100 ont indiqué s'en servir pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire des courses (c.-à-d. à des fins utilitaires).

Sécurité

- le souci de la sécurité est une préoccupation importante;
- on s'inquiète notamment des accidents sur les routes municipales et aux intersections, de la visibilité et du rare port du casque de sécurité.

A. INTRODUCTION

La bicyclette, utilisée comme moyen de transport et véhicule récréatif, occupe une place de plus en plus importante pour un grand nombre de municipalités, de particuliers et de groupes d'intérêt et ce, en raison de la demande, des questions de sécurité et des avantages qu'elle présente sur le plan de la condition physique, de l'économie et de l'environnement. C'est pourquoi, en 1991, le ministère des Transports a entrepris de revoir sa politique sur le cyclisme afin d'étudier les activités du ministère dans le cadre des objectifs globaux du gouvernement et de proposer de nouvelles initiatives ou des modifications adéquates aux politiques et programmes actuels.

B. HISTORIQUE

La dernière mise à jour de la politique sur le cyclisme remonte à 1981; elle faisait le point sur la situation énergétique et une pétition ayant circulé dans toutes les municipalités de la province. Les principales recommandations de l'étude de 1981 étaient les suivantes :

- continuer à promouvoir la sécurité et l'éducation en matière de cyclisme;
- encourager le cyclisme pour la santé et les loisirs;
- le ministère ne devrait pas aménager d'accotements pavés réservés aux cyclistes;
- des droits d'empiètement pouvaient être accordés pour des aménagements cyclables, mais seulement dans des circonstances particulières.

En résumé, la politique de 1981 ne considérait la bicyclette que comme un véhicule récréatif et non comme un moyen de transport viable. Elle ne prévoyait donc ni fonds ni installations d'envergure, seulement la poursuite de la promotion de la sécurité. Depuis 1981, le ministère finance dans une certaine mesure la planification du cyclisme dans les études municipales sur le transport, la signalisation des routes et les places de stationnement réservées aux bicyclettes dans les stations de transport en commun. En outre, le *Code de la route* considère la bicyclette comme un véhicule à part entière aux fins de sécurité et d'application de la loi. Toutefois, c'est aux municipalités qu'incombe la responsabilité de la planification, de la construction et de l'entretien des installations cyclables.

C. PROCESSUS

Une vaste consultation a permis, dans une large mesure, d'identifier nombre de questions d'intérêt, de possibilités et de tirer les conclusions de cette étude. Le public, les municipalités et certains ministères provinciaux, ainsi que des organismes et des particuliers représentant divers intérêts, notamment des groupes de cyclistes professionnels, des associations d'automobilistes, des groupes de chauffeurs de taxi et des organisations de transport par autobus et de camionnage ont participé au processus. On a également consulté des sources

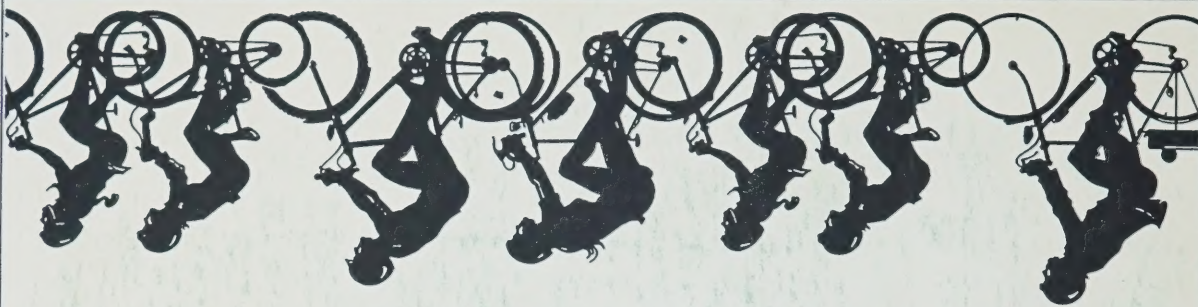
REMERCIEMENTS

Le ministère des Transports tient à remercier les nombreuses personnes qui ont participé à ce projet, parmi lesquelles des membres du grand public, des groupes d'intérêt et des employés et employées de tous les échelons gouvernementaux, qui lui ont fourni des renseignements constructifs et utiles. Ces renseignements nous ont aidé à formuler les recommandations techniques finales et la politique révisée du ministère.

Le ministère a également eu la chance d'avoir des employés et employées du ministère des Richesses naturelles et du ministère du Tourisme et des Loisirs au sein de l'équipe chargée de ce projet.

Nous aimerions enfin remercier la société d'experts-conseils Marshall, Macklin and Monaghan Limited pour ses services.





Mai 1992

Ministère des Transports

Politique révisée sur le cyclisme

Ministère
of
Transportation
des
Transports
Ontario

